**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/3269**

**17. Wahlperiode** 07. 10. 2010

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Ingrid Hönlinger, Agnes Malczak, Memet Kilic, Sylvia Kotting-Uhl, Fritz Kuhn, Dr. Gerhard Schick, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

## Sachstand der Bahnprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Laut einem aktuellen Bericht des Magazins „stern“ (Ausgabe 40/2010) belegen interne Unterlagen des DB-Konzerns, dass es bei den Planungen zum Bau von Stuttgart 21 zu erheblichen Risiken, Planungsfehlern sowie Planungspfusch gekommen sei und dass mit erheblichen Mehrkosten gerechnet werden müsse. Schon jetzt belaufen sich die Gesamtkosten des Projektes auf 7 Mrd. Euro. Ein aktuelles Gutachten der Berater VIEREGG-RÖSSLER GmbH sieht die Untergrenze für beide Projekte bei 10 Mrd. Euro. Ein Gutachten der Beratungsfirma KCW im Auftrag des Umweltbundesamts kommt zu Gesamtkosten von rund 11 Mrd. Euro, was der Summe von zusätzlichen Maßnahmen entspricht, die in diesem Gutachten vorgeschlagen werden, um die Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr bis 2025 zu verdoppeln.

Entgegen der für die Finanzierungsvereinbarung von 2009 zu Grunde gelegten Planungs- und Baukosten für die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm sind diese erheblich angestiegen, so dass derzeit Kosten in Höhe von 865 Mio. Euro bisher nicht durch eine Verpflichtungsermächtigung im Bundeshaushalt gedeckt sind.

Zudem hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, geäußert, der Bund wolle die Kostensteigerungen für die NBS Wendlingen–Ulm entgegen dem Finanzierungsvertrag von 2009 nicht allein tragen, sondern die Deutsche Bahn AG (DB AG) solle sich daran beteiligen (Schwäbisches Tagblatt, 2. September 2010).

Offen ist auch, mit welchen weiteren Kostensteigerungen für die NBS zu rechnen ist und welches aktuelle Nutzen-Kosten-Verhältnis für die NBS bei der Überprüfung der Bedarfsplanprojekte Schiene des Bundesverkehrswegeplans ermittelt wurde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm sind noch nicht rechtskräftig abgeschlossen, und welche wurden noch nicht eröffnet?

Stuttgart 21

2. Liegen die Bauarbeiten zum Projekt Stuttgart 21 im Plan, oder ist auf Grund von Planungsunstimmigkeiten mit zeitlichem Verzug und Mehrkosten zu rechnen?

   Wenn ja, welcher zeitliche Verzug und welche Mehrkosten sind bisher angefallen?

3. Warum wurde bereits am 1. Oktober 2010 mit dem Fällen der Parkbäume im Stuttgarter Schlossgarten begonnen, obwohl die DB AG laut Bericht der Sonderbeilage der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 25. September 2010 erst im Sommer 2012 mit dem Aushub der 800 Meter langen Baugrube beginnen kann?

4. Ist dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine um die Bestimmungen der Behörde ergänztes und mit dem Regierungspräsidium und Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart abgestimmte Fassung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung noch vor den Baumfällarbeiten vorgelegt worden, wie es die Behörde in ihrem Schreiben vom 30. September 2010 an die DB Projektbau GmbH erneut forderte?

   Sind diese Unterlagen nach Eingang des Schreibens beim Regierungspräsidium um 18 Uhr abends vorgelegt, durch das EBA geprüft und genehmigt worden, so dass um 1 Uhr nachts am 1. Oktober 2010 der Beginn der Baumfällarbeiten ohne Rechtsverstoß stattfinden konnte?

5. Wie hoch sind die bisher ausgegebenen Planungskosten für das Projekt Stuttgart 21, bzw. wie hoch ist der Planungskostenanteil beim Projekt Stuttgart 21?

6. Welche genauen Klauseln – bitte vollständig und wörtlich zitieren – sind für die Rückabwicklung des Grundstückgeschäfts im Zusammenhang mit Stuttgart 21 in den Verträgen zwischen der Stadt Stuttgart und der DB AG festgelegt?

7. Welche genauen Klauseln – bitte vollständig und wörtlich zitieren – zur Kostenübernahme im Falle eines Projektabbruchs sind in den Verträgen zu Stuttgart 21 festgehalten?

8. Welche konkreten Leistungen wurden für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 Talquerung: Fernbahnhof und Bahnhofshalle, großer Dücker in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

9. Welche konkreten Leistungen wurden für die PFA 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a: Baulogistik in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

10. Welche konkreten Leistungen wurden für die PFA 1.2 und 1.6a: Fildertunnel und Tunnel Ober-Untertürkheim in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

11. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 1.4: EÜ Sulzbachtal und EÜ Denkendorfertal in welcher Höhe vergeben, und welche dieser Vergaben sind rechtskräftig?

12. Welche weiteren vier Ausschreibungen des Projektes Stuttgart 21 wurden für welche Abschnitte an den Markt gebracht?

13. Welche Auflagen aus den fachtechnischen Untersuchungen für den PFA 1.1, also die Talquerung mit Hauptbahnhof, müssen in der Planung noch berücksichtigt werden?

14. Welche der im Bericht der DB AG an den Bundestag dargestellten Einsparmaßnahmen für Stuttgart 21 wurden bisher in welchem Umfang umgesetzt, und für welche der Vorschläge fehlen noch die Voraussetzungen (bitte nach Einzelmaßnahme auflisten)?

15. Welche der im Bericht der DB AG an den Bundestag dargestellten Einsparmaßnahmen für Stuttgart 21 wurden bisher vom EBA geprüft, und wie fiel das Ergebnis der Prüfung – auch Zwischenstände – bisher aus (bitte nach Einzelmaßnahme auflisten)?

16. Welche Einzelaufträge für die Tunnelarbeiten des Projektes Stuttgart 21 wurden bisher vergeben, und sind diese ohne eisenbahntechnische Ausrüstung erfolgt?

    Falls ja, warum wurde auf die eisenbahntechnische Ausrüstung verzichtet, und wie teuer sind die gegebenenfalls notwendigen Nachrüstungen?

17. Stimmt es, dass die bis 160 km/h vorgesehenen Tunnel mit Kreisprofil bei Stuttgart 21 mit einem Innenradius von 4,05 m vom Regelwerk der DB AG abweichen und damit eine Sonderkonstruktion darstellen?

    Wenn ja, ist in einem solchen Falle die eisenbahntechnische Ausrüstung nicht bereits für die Ausführungsplanung des Tunnelbauwerks zu berücksichtigen?

    Gibt es demnach überhaupt eine Ausführungsplanung für die eisenbahntechnische Ausrüstung mit jetzt schon zugelassener Technik?

    Wenn nein, warum nicht?

18. Stimmen die Aussagen des „stern“, wonach für die eisenbahntechnische Ausrüstung bezüglich Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik keine Systementscheidung gefällt wurde und damit auch keine Ausführungsplanung für die eisenbahntechnische Ausrüstung vorliegen kann?

19. Welche systemrelevanten Entscheidungen hinsichtlich der Ausrüstung mit Oberleitungsanlagen und Signaltechnik sind noch offen?

20. Welche Leit- und Sicherungstechnik soll bei den Tunnelbauten des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zum Einsatz kommen, und geht die Bundesregierung davon aus, dass diese in allen Fahrzeugen bei Inbetriebnahme der Projekte zu Verfügung stehen wird?

    Falls nein, sieht die Bundesregierung hierin ein Diskriminierungspotential für diese Infrastruktur?

21. Ist der Einsatz von punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) als Rückfallebene für das europäische Signalsystem „European Train Control System“ (ETCS) in allen Tunneln von Stuttgart 21 vorgesehen?

    Wenn nein, auf welchen Streckenabschnitten nicht, und ist die Nachrüstung der Signaltechnik auf PZB in allen Tunnelbauten von Stuttgart 21 möglich?

    Falls ja, ist dies vorgesehen, mit welchen zusätzlichen Kosten ist dies verbunden, und in welchem Zeitrahmen soll dies erfolgen?

    Ist dies auch bei den teilweise bei Stuttgart beengten Tunnelverhältnissen möglich?

22. Wie viele Nahverkehrszüge in der Region Stuttgart können nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung bis zur geplanten Fertigstellung von Stuttgart 21 in den Jahren 2019/2020 mit ETCS ausgerüstet werden, und wie hoch werden die damit verbundenen Kosten sein?

23. Werden Vergaben von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Stuttgart zukünftig an das Kriterium gebunden, ETCS-fähiges Zugmaterial einzusetzen, und wenn ja, welche Umrüstungskosten für die in der Region Stuttgart verkehrenden Nahverkehrszüge bzw. Mehrkosten bei der Neubeschaffung von Nahverkehrszügen sind damit verbunden?

24. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Beschlüssen, die den Aufgabenträger für den SPNV in der Region Stuttgart verpflichten, zukünftig nur noch ETCS-fähiges Zugmaterial zu bestellen?

25. Welche Auswirkungen haben die aktuellen Haushaltskürzungen bei den ETCS-Mitteln für die Planung und den Bau von Stuttgart 21?

26. Welche wettbewerbsrechtlichen Konsequenzen hat die Planung von Stuttgart 21 auf der Basis von ETCS?

27. Welche Brandschutzmaßnahmen sind laut Entwurfsplanung für Stuttgart 21 geplant?

28. Werden in der bisherigen Entwurfsplanung für Stuttgart 21 die Auflagen für Brandschutztore umgesetzt?

    Falls nicht, wann wird dies geschehen, und mit welchen Kosten ist dies verbunden?

29. Wie viele Privatgrundstücke müssen für den Bau von Stuttgart 21 noch erworben werden, und welche finanziellen Mittel sind dafür erforderlich?

    Wurden die Grundstückseigentümer über den Kaufwunsch der DB AG informiert, und wenn ja, wann?

30. Welche Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm werden für die Anwohner des Neckartals ergriffen, deren Wohnungen durch den Bau von Stuttgart 21 näher an die Gleisanlagen rücken als bei der bisherigen Streckenführung?

31. In welchem Maße haben sich die Kosten, der Umfang und der Zeitraum für den Umbau des Gleisvorfeldes des Stuttgarter Hauptbahnhofs seit dem Erörterungstermin vor dem Verwaltungsgericht im Jahr 2003 verändert?

32. Welche weiteren Eingriffe bzw. Abbrucharbeiten an denkmalgeschützten Gebäuden sind im Rahmen von Stuttgart 21 geplant (außer Abriss Nord- u. Südflügel des Hauptbahnhofs)?

33. Wie begründet die Bundesregierung die Aussage von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dass die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs von zentraler Bedeutung für den europäischen Bahnverkehr sei, obwohl der EU-Koordinator Péter Baláz für das TEN-Projekt Paris–Bratislava mehrfach darauf hingewiesen hat, dass Bahnhöfe eine rein nationale Angelegenheit sind?

34. Auf welcher Basis berechnete die DB AG die zusätzlichen Kosten für das Alternativkonzept K21, das laut der dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags im Jahr 2008 übermittelten Präsentation der Wirtschaftsprüfer Susat & Partner in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht berücksichtigt wurde?

35. Warum unterblieb die Untersuchung von Alternativkonzepten zum Tiefbahnhof Stuttgart 21 in der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG, und warum wurden lediglich Varianten des Tiefbahnhofs untersucht?

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

36. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) hat die Bundesregierung für die NBS Wendlingen–Ulm ermittelt, bzw. wann werden diese, wie seit Monaten zugesichert, dem Bundestag vorgelegt?
37. Von welcher durchschnittlichen Lebensdauer bis zu einer Vollsanierung der Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geht die DB Netz AG aus, und wie gehen diese Sanierungskosten in die langfristige Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein?
38. Welches NKV hat der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel, und welche Gesamtinvestitionen sind, Stand: Oktober 2010, noch zu tätigen, um den Ausbau abzuschließen?
39. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau des neuen Berliner Hauptbahnhofs prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?
40. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Neubaustrecke Frankfurt–Köln prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?
41. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München prognostiziert, und wie viel hat das Projekt tatsächlich gekostet?
42. Welche Baukosten wurden zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung für den Bau der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 8.1 und 8.2. prognostiziert, und wie viel wird das Gesamtprojekt nach heutigem Stand insgesamt kosten?
43. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.1 a/b in welcher Höhe vergeben?
44. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.1 c (Albvorland) in welcher Höhe vergeben?
45. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.2 (Albaufstieg) in welcher Höhe vergeben?
46. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.3 (Albhochfläche) in welcher Höhe vergeben?
47. Welche konkreten Leistungen wurden für den PFA 2.4. (Albabstieg) in welcher Höhe vergeben?
48. Welche Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt in den Jahren 2011 bis 2020 wären notwendig, um eine Fertigstellung des Ausbaus der Rheintalbahn, wie derzeit geplant, zum Fahrplanwechsel 2020 zu realisieren?
49. Mit welcher durchschnittlichen täglichen Netzbelastung pro Schienenkilometer, aufgeteilt nach Zugarten, rechnet die Bundesregierung im Jahr 2020 bei der Rheintalbahn im Abschnitt Karlsruhe–Basel und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Vergleich?
50. Bis wann sollen die Finanzierungsvereinbarungen für sämtliche Abschnitte des Ausbaus der Rheintalbahn zwischen dem Bund und der DB Netz AG geschlossen werden, und warum liegen diese noch nicht vor, obwohl es einen Staatsvertrag mit der Schweiz gibt, der eine Inbetriebnahme der Strecke im Jahr 2017 vorsieht?

51. Inwieweit plant die Bundesregierung als Eigentümer der DB AG über den Aufsichtsrat einen Beschluss herbeizuführen, der eine Beteiligung der DB AG an der Kostensteigerung der NBS Wendlingen–Ulm von 865 Mio. Euro beinhaltet, und falls ja, wann, und in welcher Höhe?

52. Plant die DB AG beim Tunnelvortrieb, wie in den noch nicht rechtskräftigen Planfeststellungsunterlagen vorgesehen, die Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT) einzusetzen, oder sollen auch Tunnelbohrmaschinen (TBM) eingesetzt werden?

    Wenn ja, auf welchen Abschnitten, und mit welchen Auswirkungen auf die Kosten des Projektes.

    Wenn nein, warum nicht?

53. Wann hat die DB AG eine vergleichende Untersuchung der Baumethode des Tunnelvortriebs nach NÖT und nach TBM vorgenommen, und welches Ergebnis hat diese Prüfung ergeben?

54. Von welchen durchschnittlichen Mehrkosten pro Tunnelkilometer bei Tunneln mit mehr als 1 000 Meter Länge bei zwei eingleisigen Tunneln mit Querstollen im Vergleich zu einem zweigleisigen Tunnel geht die Bundesregierung aus?

55. Welche Verkehrszuwächse prognostiziert die DB AG für die Strecke Frankfurt–Karlsruhe–Basel–Zürich, für die Strecke Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–München sowie für die NBS Stuttgart–Ulm–München im Jahr 2020 unter der Annahme eines umgesetzten Bedarfsplans?

56. Welche Fahrzeitreduktionen wären auf der heutigen Bahnlinie Stuttgart–Göppingen–Ulm sowie auf der kurvenreichen Strecke Ulm–Augsburg durch den Einsatz von ICE- und Regionalzügen mit Neigezugtechnik möglich?

57. Hat die DB AG bei der Planung der NBS Wendlingen–Ulm alternative Streckenführungen geprüft mit dem Ziel, dass die geologisch und hydrologisch sensiblen Formationen beim Tunnelbau am nördlichen Albaufstieg nicht mehr durchfahren werden müssen.

    Falls ja, welche, und mit welchem Ergebnis?

58. Welches Betriebsszenario wird in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen dem Korridor zwischen Wendlingen und Ulm zu Grunde gelegt?

59. Welche Triebwagen und Triebzüge sind mit welchen Höchstgeschwindigkeiten für die NBS Wendlingen–Ulm ausgelegt?

Berlin, den 7. Oktober 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333